

(19)日本国特許庁(JP)

(12)登録実用新案公報(U)

(11)実用新案登録番号

第3004498号

(45)発行日 平成6年(1994)11月15日

(24)登録日 平成6年(1994)9月7日

(51)Int.Cl.⁵

B 6 0 R 21/20

識別記号

庁内整理番号

F I

技術表示箇所

8920-3D

評価書の請求 未請求 請求項の数 5 F D (全 9 頁)

(21)出願番号 実願平6-7036

(22)出願日 平成6年(1994)5月23日

(73)実用新案権者 391027505

センサー・テクノロジー株式会社

兵庫県神戸市中央区脇浜町1丁目3番18号

(72)考案者 浅田 康治

茨城県新治郡千代田町上稻吉向原1764-1

センサー・テクノロジー株式会社 筑波

事業所内

(72)考案者 坂本 敏宏

茨城県新治郡千代田町上稻吉向原1764-1

センサー・テクノロジー株式会社 筑波

事業所内

(74)代理人 弁理士 梶 良之

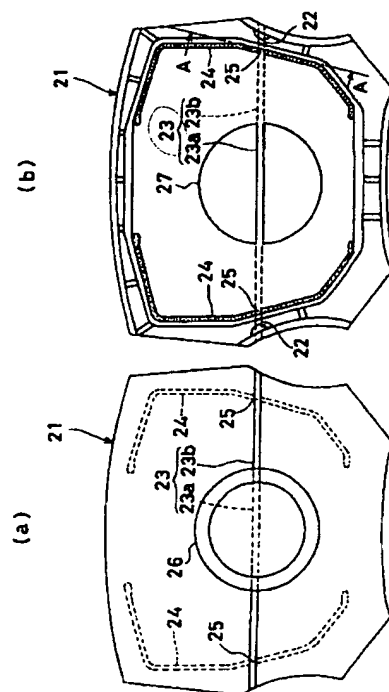
続き有

(54)【考案の名称】 バッグカバー

(57)【要約】

【目的】 肉厚を補うための厚肉部を設ける箇所をできるだけ少なくして、厚肉部を設けることの無駄を無くすバックカバーを提供しようとするものである。

【構成】 本考案のバックカバー21は、破断溝が、バックカバー表面上で中央を横切る意匠溝である横断溝23と、前記横断溝23の両端部とバックカバー裏面上で交差する縦破断溝24とで構成され、前記横断溝23が前記縦破断溝24を越えて破断することを防止するリブ22を前記横断溝23と前記縦破断溝24の交差部25で且つ前記縦破断溝の外側部に設けたものである。



【実用新案登録請求の範囲】

【請求項1】 ステアリングホイールに装着され且つエアバッグ展開時に破断する破断溝を有するエアバッグ収納用バッグカバーであって、前記破断溝の全部又は一部が前記バッグカバー表面の意匠溝を兼ねていることを特徴とするバッグカバー。

【請求項2】 前記破断溝が、バッグカバー表面の意匠溝を兼ねてバッグカバー中央を横断する横断溝と、該横断溝の両端部とバッグカバー裏面で交差する縦破断溝とで構成され、前記横断溝が前記縦破断溝を越えて破断することを防止するリブを前記横断溝と前記縦破断溝との交差部で且つ前記縦破断溝の外側部に設けてなる請求項1記載のバッグカバー。

【請求項3】 前記横断溝が設けられている部分の肉厚を前記縦破断溝が設けられている部分の肉厚より薄くして、前記横断溝が先に破断するようにした請求項2記載のバッグカバー。

【請求項4】 前記横断溝と前記縦破断溝との交差部となる部分の肉厚を前記横断溝のみが設けられている部分の肉厚と同じにした請求項3記載のバッグカバー。

【請求項5】 前記破断溝が、バッグカバー表面略中央の円形等の曲線状意匠溝を兼ねている請求項1記載のバ

* ッグカバー。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本考案のバッグカバーの表裏を示す平面図である。

【図2】 本考案のバッグカバーの表を示す斜視図である。

【図3】 本考案のバッグカバーの裏を示す斜視図である。

【図4】 図1のA-A断面図である。

【図5】 本考案の他のバッグカバーの表裏を示す図である。

【図6】 従来のバッグカバーの表裏を示す図である。

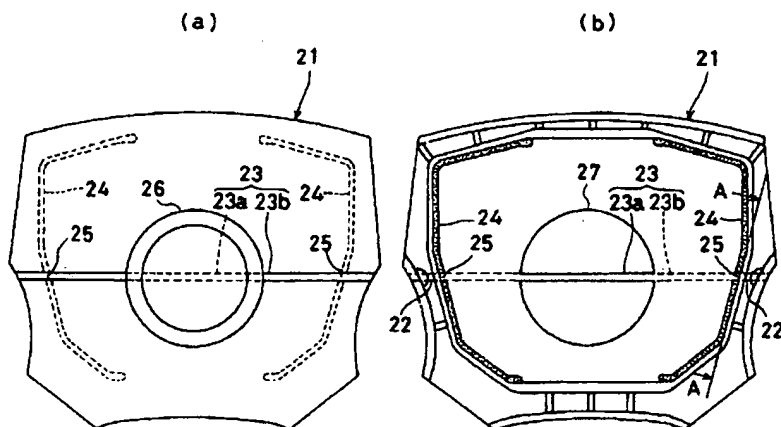
【図7】 図4のB-B断面図である。

【図8】 エアバッグモジュールを示す図である。

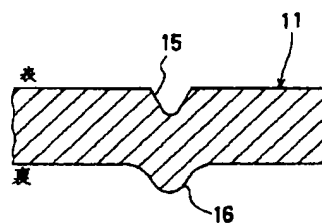
【符号の説明】

- 21 バッグカバー
- 22 リブ
- 23 横断溝（破断溝）
- 23a 裏面の横断溝
- 23b 表面の横断溝（意匠溝を兼ねる部分）
- 24 縦破断溝
- 25 交差点

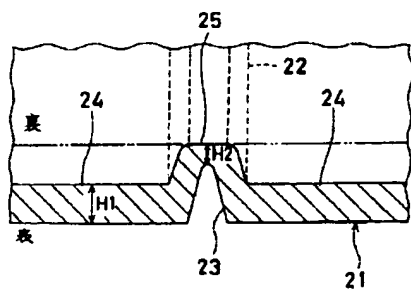
【図1】



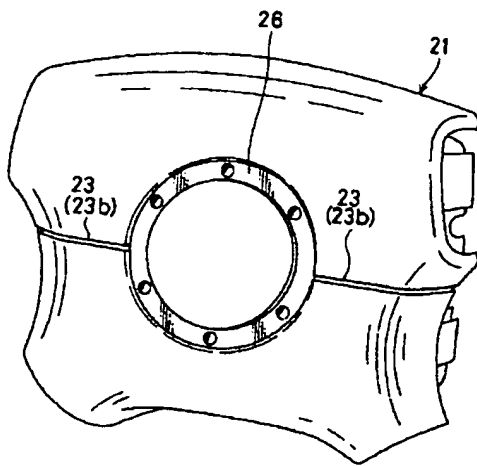
【図7】



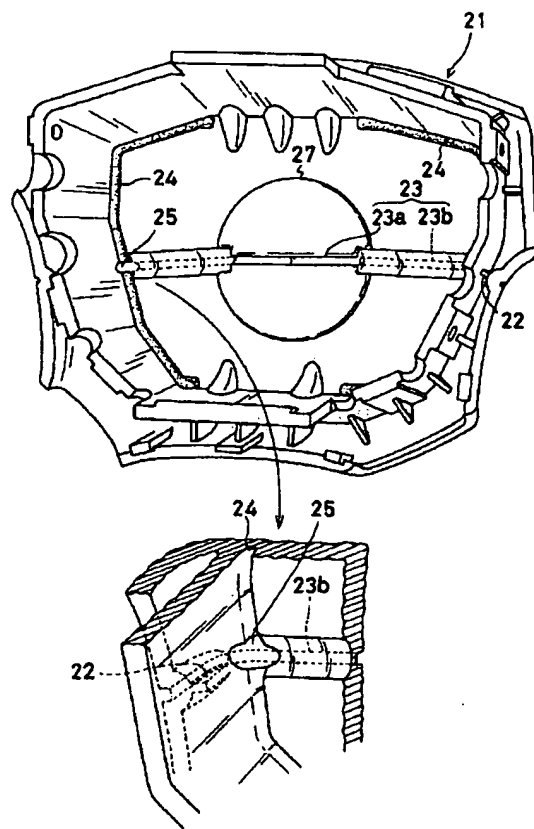
【図4】



【図2】

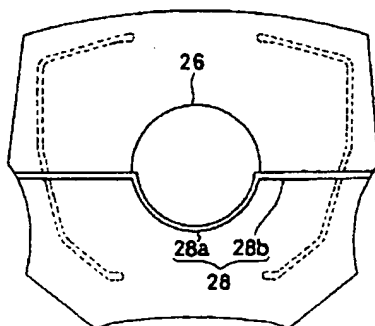


【図3】

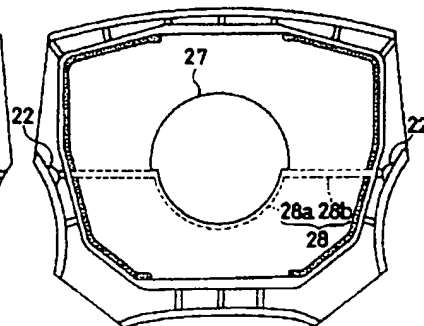


【図5】

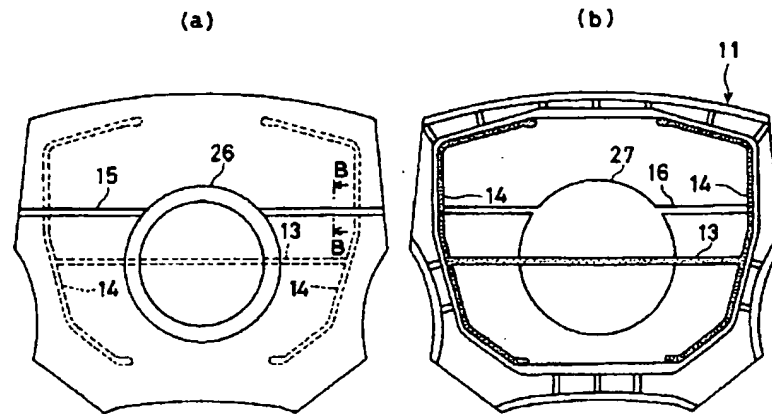
(a)



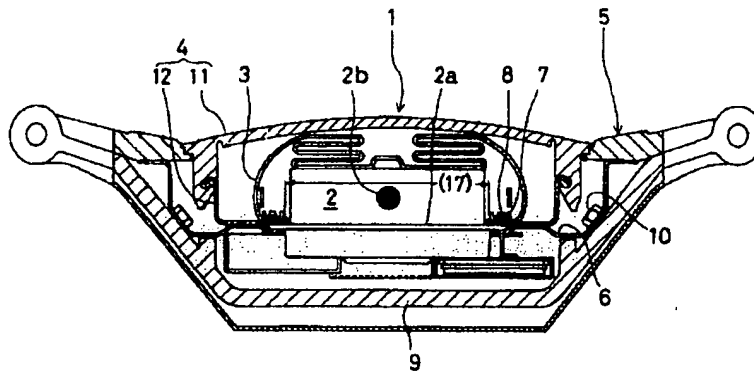
(b)



【図6】



【図8】



フロントページの続き

(72) 考案者 道齊 隆義
 茨城県新治郡千代田町上稲吉向原1764-1
 センサー・テクノロジー株式会社 筑波
 事業所内

【考案の詳細な説明】**【0001】****【産業上の利用分野】**

本考案は、自動車の衝突事故による衝撃から運転者及び同乗者の安全を確保するためのエアバッグモジュールに係わり、特にエアバッグを収納するバッグカバーに関する。

【0002】**【従来の技術】**

この種のエアバッグモジュール1としては、図8に示すようにステアリングホイール5に取り付けるものがある。エアバッグモジュール1は、インフレーター2と、ガス吸込口17を有してインフレーター2の周囲に取り付けられて膨張可能な略円形のエアバッグ3と、前記インフレーター2と前記エアバッグ3とを収納する収納ケース4と、収納ケース4をステアリングホイール5の内側の中央に保持するリテーナー6とを備えて成る構造である。

【0003】

前記収納ケース4はエアバッグ3を覆うバックカバー11と前記インフレーター2が挿入されるインサート12とからなり、前記バックカバー11は、エアバッグ3の展開時には破断するようになっている。また、前記エアバッグ3は、通常は収納ケース4の中にインフレーター2を覆うようにして、折り畳まれて収められており、衝突事故による衝撃が発生するとインフレーター2から急速に供給されるガスによって急速に膨張する。エアバッグ3のガス吸込口17のインフレーター2への取付部はリテーナリング7と前記インサート12との間で挟まれて気密を維持し、前記インフレーター2の周囲のフランジ2a及び前記リテーナー6と共にボルト8で共締めされて取り付けられている。そして、このエアバッグモジュール1はステアリングホイール5の中央に空洞を形成するボス9の内側に配設され、リテーナー6がボルト10を介してボス9内に固定されることによりステアリングホイール5の内側の中央に保持される。

【0004】

次に、この様な構造のエアバッグモジュール1の作動について説明する。衝突

事故による衝撃が発生すると、衝突センサが衝突を検知し、インフレーター2を作動させる。そして、インフレーター2のガス吹き出し孔2bから高温ガスが流出し、エアバッグ3は収納ケース4を破って、急激に膨張する。その結果、エアバッグ3はステアリングホイール5と乗員との間で緩衝材となり、衝突事故による衝撃から運転者の安全を確保する。

【0005】

ところで、この様な上記エアバッグシステムの従来のバックカバー11は、裏面に、エアバッグ3の膨張時の展開を可能にする図6(b)に示すような破断溝13、14が設けられている。破断溝は、バックカバー11の中央に設けられた横破断溝13と、この横破断溝13の両端で交差するように設けられた縦破断溝14から構成されている。表面には、ステアリングホイール5全体のデザイン性を考慮して、種々のデザインが施されている。

【0006】

【考案が解決しようとする課題】

このようなデザインを構成するものとして、図6(a)に示すような表面中央の円形状のロゴマークやその左右の直線がある。それらはそれぞれ意匠溝26、15によって描かれており、このような意匠溝26、15がバッグカバー11の表面に設けられていと、この意匠溝26、15部分のバッグカバー11の肉厚が薄くなり、エアバッグ展開時のバッグカバー11の破断がバッグカバー11中央の破断溝13ではなく、この意匠溝26、15で起こってしまうという問題を有していた。

【0007】

バッグカバー11の破断が意匠溝26、15で起こると、円形状のロゴマークが飛びだし危険であると共に、意匠溝16はバッグカバー11の中央に位置していないので、エアバッグ3が偏って展開し、その結果、ステアリングホイール5と乗員との間で十分な緩衝材となることができなくなる恐れがある。そのため、図6(b)に示すように、バッグカバー表面上の意匠溝26、15によって薄くなった肉厚を補うように裏面に厚肉部27、16を設けなければならないという問題を有している。尚、図7は図6のB-B断面図で、意匠溝15の裏面に肉厚

部16が設けられている。

【0008】

本考案は、従来の技術の有するこのような問題点に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは、肉厚を補うための厚肉部を設ける箇所をできるだけ少なくして、厚肉部を設けることの無駄を無くすバックカバーを提供しようとするものである。

【0009】

【課題を解決するための手段】

上記目的を解決する本考案のバックカバーは、前記破断溝の全部又は一部が前記バッグカバー表面の意匠溝を兼ねているものである。具体的には、前記破断溝が、バッグカバー表面の意匠溝を兼ねてバッグカバー中央を横断する横断溝と、該横断溝の両端部とバッグカバー裏面で交差する縦破断溝とで構成されているものであり、又は、前記破断溝が、バッグカバー表面略中央の円形等の曲線状意匠溝を兼ねているものである。

【0010】

そして、前記破断溝の横断溝が、バッグカバー表面の意匠溝を兼ねている場合、前記横断溝と前記縦破断溝との交差部で且つ縦破断溝の外側部にリブを設け、更に、前記横断溝が設けられている部分の肉厚を前記縦破断溝が設けられている部分の肉厚より薄くし、前記横断溝と前記縦破断溝との交差部となる部分の肉厚は前記横断溝のみが設けられている部分の肉厚と同じになるようにしたバッグカバーである。

【0011】

【作用】

破断溝の全部又は一部をバッグカバー表面上の意匠溝と兼ねると、意匠溝の裏面に肉厚を補う厚肉部を設ける必要がなくなる。

【0012】

そして、前記破断溝の横断溝が、バッグカバー表面中央を横断する意匠溝を兼ねている場合、前記リブが設けられていると前記横断溝が前記縦破断溝を越えて破断することを防止する。更に、前記横断溝が設けられている部分の肉厚が前記

縦破断溝が設けられている部分の肉厚より薄いと前記横断溝が先に破断する。加えて、前記横断溝と前記縦破断溝との交差部は、表裏で溝が形成されて肉薄となり最も破断しやすくなる部分であるが、交差部の肉厚を前記横断溝のみが設けられている部分の肉厚と同じにすることにより、交差部が最も破断しやすくなることを防止する。

【0013】

【実施例】

以下、本考案の実施例を図面を参照しつつ説明する。図1(a)、図1(b)はそれぞれ本考案のバッグカバー21の表裏を示す平面図であり、図2及び図3はそれぞれ本考案のバッグカバー21の表裏を示す斜視図であり、図4は図1のA-A断面図である。

【0014】

本考案のバッグカバー21は、図1(a)及び図2において、意匠溝が中央のロゴマーク等を示す円形の溝26とその左右の直線部23bとで構成されており、直線部23bは、図6(a)に示した従来の位置よりも中央に移動している。図1(b)及び図3において、破断溝が、バッグカバー中央を横断する横断溝23と、該横断溝23の両端部と交差する縦破断溝24とで構成されている。前記横断溝23は、裏面に設けられた溝23aと表面に設けられた意匠溝の直線部を兼ねる溝23bとで形成されている。

【0015】

この意匠溝を兼ねる横断溝23(23b)はデザイン上の観点から図2に示すようにバッグカバー21の両端にまで延びているので、横断溝23が縦破断溝24を越えて破断することを防止するために、横断溝23と縦破断溝24の両交差部25であって縦破断溝24の外側部に図3に示すような別部材のリブ22が設けられている。尚、リブ22はバッグカバー21と一体ものでもよい。

【0016】

又、図4に示すように、意匠溝を兼ねる横断溝23の設けられた部分の肉厚H2を縦破断溝24の設けられた部分の肉厚H1より薄くして、意匠溝を兼ねる横断溝23の方が先に破断するようにする。そして、意匠溝である横断溝23と縦

破断溝24との交差部25は、縦破断溝24を横断溝23の左右で区切り、横断溝23のみとし、その肉厚は横断溝23のみが設けられた部分の肉厚H2と同じになるようにする(図3参照)。

【0017】

図5は、本考案のバッグカバーの他の実施例を示す図で、図5(a)、図5(b)はそれぞれ表裏を示している。この実施例は、バッグカバーの表面中央のロゴマーク等の円形の意匠溝26の下側半円部の意匠溝が、横断溝28aを兼ねており、破断溝を構成する横断溝28が、バッグカバーの表面の直線部28bと曲線部28aとで形成されている。従って、意匠溝からの破断を防止するバッグカバーの裏面の肉厚部は曲線部28a部分では不必要であるので、肉厚部の広さが上側半円部に比べ下側半円部が小さく形成される。

【0018】

尚、曲線部28aはロゴマーク等の円形の意匠溝26の上側の半円部を形成している意匠溝としてもよい。この場合は、バッグカバーの意匠溝からの破断を防止する裏面の肉厚部の広さは、下側半円部に比べ上側半円部が小さく形成される

【0019】

【考案の効果】

このように本考案のバッグカバーは、破断溝の全部又は一部をバッグカバー表面上の意匠溝によって形成することにより、肉厚を補うための厚肉部を設ける箇所をできるだけ少なくして、無駄な厚肉部を設けることを無くしているので、バッグカバー全体として軽量化され、そして、構造状も簡便化される。